

COMM.

CH.B

**COUR DE CASSATION**

---

Audience publique du **14 janvier 2014**

Cassation

M. ESPEL, président

Arrêt n° 60 FS-P+B

Pourvoi n° A 12-28.177

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,  
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par la société Générale de  
manutention portuaire (GMP), société anonyme, dont le siège est quai de  
l'Europe, 76600 Le Havre,

contre l'arrêt rendu le 20 septembre 2012 par la cour d'appel de Rouen  
(chambre civile et commerciale), dans le litige l'opposant à la  
société Hyundai Merchant Marine Co Ltd, société de droit coréen, dont le  
siège est chez la société Hyundai Merchant Marine océane building, 2  
avenue Foch, 76600 Le Havre,

défenderesse à la cassation ;

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, les trois  
moyens de cassation annexés au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, composée conformément à l'article R. 431-5 du  
code de l'organisation judiciaire, en l'audience publique du 3 décembre 2013,  
où étaient présents : M. Espel, président, M. Lecaroz, conseiller référendaire  
rapporteur, M. Gérard, conseiller doyen, Mmes Canivet-Beuzit,

Levon-Guérin, M. Rémerly, Mme Jacques, MM. Zanoto, Guérin, Mme Vallansan, M. Marcus, conseillers, Mme Guillou, MM. Lecaroz, Arbellot, Mmes Robert-Nicoud, Schmidt, Texier, conseillers référendaires, M. Le Mesle, premier avocat général, Mme Arnoux, greffier de chambre ;

Sur le rapport de M. Lecaroz, conseiller référendaire, les observations de Me Le Prado, avocat de la société Générale de manutention portuaire, de Me Balat, avocat de la société Hyundai Merchant Marine Co Ltd, l'avis de M. Le Mesle, premier avocat général, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué, que lors des opérations de déchargement du navire « CMA-CGM Ivanhoé » effectuées par la société Générale de manutention portuaire (la société GMP) pour le compte de la société Hyundai Merchant Marine, deux conteneurs vides ont été constatés en avarie à la sortie du terminal portuaire ; que la société Hyundai Merchant Marine a assigné en dommages-intérêts la société GMP qui a invoqué la limitation de sa responsabilité ;

Sur le premier moyen :

Attendu que la société GMP fait grief à l'arrêt de l'avoir condamnée à payer à la société Hyundai Merchant Marine diverses sommes au titre des réparations des conteneurs et des frais annexes et d'avoir rejeté les autres demandes des parties, alors, selon le moyen :

*1°/ que l'arrêt mentionne que M. de Surirey, candidat à la magistrature, a participé au délibéré, avec voix consultative, la cour étant par ailleurs composée, dans le délibéré, par Mme Dos Reis, présidente, Mme Vinot, conseiller et Mme Bertoux, conseiller ; en quoi, la cour d'appel a violé les articles L. 121-1 du code de l'organisation judiciaire, 447, 454 et 458 du code de procédure civile, de sorte que son arrêt est nul ;*

*2°/ que les arrêts d'appel sont à peine de nullité rendus par des magistrats délibérant en nombre impair ; l'arrêt mentionne que M. de Surirey, candidat à la magistrature, a participé au délibéré, avec voix consultative, la cour étant par ailleurs composée, dans le délibéré, par Mme Dos Reis, présidente, Mme Vinot, conseiller et Mme Bertoux, conseiller ; en quoi, la cour d'appel a violé l'article 447 du code de procédure civile, ensemble l'article L. 121-2 du code de l'organisation judiciaire, de sorte que son arrêt est nul ;*

Mais attendu que les dispositions de l'article 19 de l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958, qui prévoit que les auditeurs de justice peuvent siéger en surnombre et participer avec voix consultative aux délibérés des juridictions civiles, sont applicables aux candidats à

l'intégration directe dans le corps judiciaire en vertu de l'article 25-3 du même texte ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que la société GMP fait grief à l'arrêt de statuer ainsi, alors, selon le moyen :

*1°/ que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; qu'en déclarant cependant qu'aucune des parties ne fait état de modalités contractuelles particulières érigées entre le transporteur maritime et le manutentionnaire pour l'indemnisation des dommages causés aux containers, sur devis ou sur facture, la cour d'appel a violé l'article 1149 du code civil ensemble le principe de la réparation intégrale ;*

*2°/ que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; que, dans ses écritures d'appel, la société GMP a exposé qu'il ressort d'un rapport établi par le cabinet Oniris que les deux conteneurs devaient être chargés le 31 août suivant à bord du navire « Mol Progress » pour être réparés dans un pays étranger, que le conteneur HDMU 548.025/0 se trouvait à Aarhus au Danemark depuis le 27 octobre 2010 après un voyage depuis Hong Kong et que le conteneur HDMU 548.544/1 était attendu à Vladivostok le 10 décembre 2010 ; qu'elle a fait valoir que la société Hyundai Merchant Marine n'a pas contesté que les deux conteneurs en question ont été effectivement réparés et que s'ils l'ont été, ce sont bien des frais de réparation dont la société GMP peut être débitrice au titre de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle ; qu'elle ajoutait que la société Hyundai Merchant Marine devait verser au débat la facture de ces « frais de réparation », son préjudice étant constitué par la somme payée pour remédier aux désordres ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans rechercher, comme elle y était invitée, quel était le quantum du préjudice effectivement subi par la société Hyundai Merchant Marine du fait des dommages subis par les conteneurs, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1149 du code civil ensemble au principe de la réparation intégrale ;*

*3°/ que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; que, dans ses écritures d'appel, la société GMP a exposé qu'il ressort d'un rapport établi par le cabinet Oniris que les deux conteneurs devaient être chargés le 31 août suivant à bord du navire « Mol Progress » pour être réparés dans un pays étranger, que le conteneur HDMU 548.025/0 se trouvait Aarhus au Danemark depuis le 27 octobre 2010 après un voyage depuis Hong Kong et que le conteneur HDMU 548.544/1 était attendu à Vladivostok le 10 décembre 2010 ; qu'elle a fait valoir que la société Hyundai Merchant Marine n'a pas contesté que les deux conteneurs en question ont été effectivement réparés et que s'ils l'ont été, ce sont bien des frais de réparation dont la société GMP peut être débitrice au titre de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle ; qu'elle ajoutait que la société Hyundai Merchant Marine devait verser au débat la facture de ces « frais de réparation », son préjudice étant constitué par la somme payée pour remédier aux désordres ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans rechercher, comme elle y était invitée, si les éléments rapportés par la société GMP n'étaient pas de nature à établir que la société Hyundai Merchant Marine avait fait procéder à la réparation des conteneurs, de sorte qu'elle ne pouvait, en application du principe de la réparation intégrale, que réclamer le remboursement des seuls frais de réparation qu'elle avait exposés, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1149 du code civil ensemble le principe de la réparation intégrale ;*

Mais attendu que sous le couvert de griefs non fondés de violation de la loi et de manque de base légale, le moyen ne tend qu'à remettre en cause le pouvoir souverain des juges du fond d'évaluer le préjudice subi par la société Hyundai Merchant Marine ; que le moyen n'est pas fondé ;

Mais sur le troisième moyen :

Vu les articles 28 et 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, devenus les articles L. 5422-13 et L. 5422-23 du code des transports, ensemble l'article 4 § 5 a de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement du 25 août 1924, modifiée par le Protocole du 21 décembre 1979 ;

Attendu qu'en application du premier de ces textes, la responsabilité du transporteur n'est limitée que pour les pertes ou dommages subis par la marchandise ; que celle de l'entrepreneur de manutention, aux

termes du deuxième, ne peut en aucun cas dépasser les mêmes limites ; qu'il s'ensuit que la limitation de responsabilité est applicable aux autres pertes et dommages, lorsqu'ils sont imputables à l'entrepreneur de manutention ;

Attendu que pour statuer comme il fait, l'arrêt retient que la limitation de responsabilité du transporteur dont se prévaut l'entreprise de manutention portuaire, dérogoire au droit commun de la responsabilité, étant d'application stricte, ne peut être étendue aux engins et matériels servant au transport de marchandises, tels les conteneurs, exclus de son champ par définition, en ce qu'ils ne constituent pas des marchandises ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors que la limitation de responsabilité de l'entreprise de manutention portuaire s'applique aux dommages causés aux conteneurs, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

PAR CES MOTIFS :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 20 septembre 2012, entre les parties, par la cour d'appel de Rouen ; remet, en conséquence, la cause et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant ledit arrêt et, pour être fait droit, les renvoie devant la cour d'appel de Rouen, autrement composée ;

Condamne la société Hyundai Merchant Marine aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du quatorze janvier deux mille quatorze.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt.

Moyens produits par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la société Générale de manutention portuaire.

### PREMIER MOYEN DE CASSATION

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR, confirmant le jugement, condamné la société GMP à payer à la société Hyundai Merchant Marine les sommes en principal de 4.200,38 euros et de 13.054,19 euros, la somme de 667,80 euros au titre des frais annexes, lesdites sommes étant assorties des intérêts au taux légal à compter de l'assignation et de la capitalisation des intérêts dans les conditions de l'article 1154 du code civil, débouté les parties de leurs autres ou plus amples demandes, et condamné la société GMP à payer à la société Hyundai Merchant Marine aux dépens, comprenant les frais d'expertise pour la somme de 2.512,10 euros et condamné la société GMP à payer à la société Hyundai Merchant Marine la somme de 3000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile et aux dépens d'appel ;

1<sup>o</sup>/ ALORS, d'une part, QUE l'arrêt mentionne que Monsieur De Surirey, candidat à la magistrature, a participé au délibéré, avec voix consultative, la cour étant par ailleurs composée, dans le délibéré, par Madame Dos Reis, Présidente, Madame Vinot, Conseiller et Madame Bertoux, Conseiller ; en quoi, la cour d'appel a violé les articles L. 121-1 du code de l'organisation judiciaire, 447, 454 et 458 du code de procédure civile, de sorte que son arrêt est nul ;

2<sup>o</sup>/ ALORS, d'autre part, QUE (subsidaire), les arrêts d'appel sont à peine de nullité rendus par des magistrats délibérant en nombre impair ; l'arrêt mentionne que Monsieur De Surirey, candidat à la magistrature, a participé au délibéré, avec voix consultative, la cour étant par ailleurs composée, dans le délibéré, par Madame Dos Reis, Présidente, Madame Vinot, Conseiller et Madame Bertoux, Conseiller ; en quoi, la cour d'appel a violé l'article 447 du code de procédure civile, ensemble l'article L. 121-2 du code de l'organisation judiciaire, de sorte que son arrêt est nul.

### DEUXIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR, en confirmant le jugement, condamné la société GMP à payer à la société Hyundai Merchant Marine les sommes en principal de 4.200,38 euros et de 13.054,19 euros, la somme de 667,80 euros au titre des frais annexes, lesdites sommes étant assorties des intérêts au taux légal à compter de l'assignation et de la capitalisation des intérêts dans les conditions de l'article 1154 du code civil ;

AUX MOTIFS PROPRES QU'« en droit, les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf convention contraire ; que le coût de réparation des dommages constatés sur le container HDMU 548.544/1 a été estimé à la somme globale de 4.366,23 euros suivant devis du 10 avril 2009 établi par la société TCSI, ultérieurement validé par une contradictoire des experts respectifs des parties en cause ; qu'en ce qui concerne le container HDMU 548.025/0, le montant des réparations a été estimé par la société TCSI à la somme de 13.206,09 euros également validé par une expertise amiable ultérieure ; que la société Générale de Manutention Portuaire, si elle reconnaît être présumée responsable des dommages subis par des deux containers pris en charge, conteste devoir régler à la société Hyundai Merchant Marine les sommes figurant aux devis de réparation pris en compte par l'expert amiable, faisant valoir que les deux containers ont été réparés à un moindre coût à l'étranger (Chine) par la société Hyundai Merchant Marine et que l'indemnisation du préjudice effectif de l'intimée doit être appréciée en fonction des factures de réparation, qui seules représentent son préjudice ; la société Hyundai Merchant Marine réplique qu'en vertu du principe de réparation intégrale, elle conserve la libre utilisation de l'indemnité qui lui est consentie ; qu'il sera relevé que le présent litige portant sur les modalités même de détermination du préjudice de la société Hyundai, le principe de réparation intégrale dont elle se réclame est inopérant, mais que, ceci étant, aucune des parties ne fait état de modalités contractuelles particulières érigées entre le transporteur maritime et le manutentionnaire pour l'indemnisation des dommages causés aux containers, sur devis ou sur facture, que la Société Générale de Manutention Portuaire, qui n'a pas demandé d'expertise judiciaire, n'établit pas que la société Hyundai Merchant Marine aurait fait réparer les containers endommagés pour un coût moindre que celui fixé par les experts amiables, en sorte que le jugement sera confirmé en ce qu'il a rejeté la contestation élevée par la société Générale de Manutention Portuaire sur le quantum du préjudice de la société Hyundai Merchant Marine » ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE « GMP ne peut contester sa responsabilité sur les dommages survenus aux conteneurs qu'elle avait réceptionnés, sans réserve, pour en assurer le déchargement et le stationnement ; que ces dommages ont été constatés par GMP tels qu'il ressort sur les documents de sortie EIR établis par GMP, elle-même ; que le rapport d'expertise contradictoire de Monsieur BIGOT, intervenant pour

compte du cabinet TEAM, estime le montant des réparations des deux conteneurs aux montants suivants : conteneur 548.544, pour la somme de 4.200,38 euros, outre les dépenses additionnelles estimées à 333,90 euros, conteneur 548 025, pour la somme de 13.054,19 euros, outre les dépenses additionnelles estimées à 333,90 euros ; que ce rapport d'expertise précise que JELETRANS intervenant pour le compte de GMP, avait donné son agrément pour les deux sommes estimées par l'expert en principal de 4.200,38, et 13 054,19 euros avant que GMP ne les conteste par courriel du 28 avril 2009, ce même courriel précisant : « nous attendons le compte rendu de l'expertise et avis des différents experts afin de cerner les responsabilités et le préjudice de H.M.M (Hyundai) » ; que suite à l'assignation en référé de HYUNDAI à son encontre, GMP a proposé une transaction amiable s'engageant par courriel du 9 juin 2009 : « pour prendre en charge une partie du coût des réparations de ces deux conteneurs, sur la base des devis faits par TCIS validés dans leur montant par nos experts » ; que GMP validait par cette proposition l'estimation de l'expert Monsieur BIGOT ; le Tribunal retiendra les dites sommes pour la valorisation des réparations des deux conteneurs soit respectivement les sommes de 4.200,38 euros et 13.054,19 euros sommes pour lesquelles un accord été donné par Monsieur BOUTIGNY à HYUNDAI par courrier du 10 juin 2009, accord contesté par GMP le 28 août 2009, arguant d'un écart considérable avec les prix de devis sollicités en CHINE proposant une valeur transactionnelle de 11.622,48 euros, proposition non acceptée par HYUNDAI, cette comparaison de prix n'étant d'ailleurs pas justifiée par GMP ; [...] qu'il est de jurisprudence constante que la victime d'un préjudice conserve la libre utilisation de l'indemnité qui lui est consentie » ;

1°/ ALORS, d'une part, QUE les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; qu'en déclarant cependant qu'aucune des parties ne fait état de modalités contractuelles particulières érigées entre le transporteur maritime et le manutentionnaire pour l'indemnisation des dommages causés aux containers, sur devis ou sur facture, la cour d'appel a violé l'article 1149 du code civil ensemble le principe de la réparation intégrale ;

2°/ ALORS, d'autre part, QUE les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; que, dans ses écritures d'appel, la société GMP a exposé qu'il ressort d'un

rapport établi par le cabinet Oniris que les deux conteneurs devaient être chargés le 31 août suivant à bord du navire « Mol Progress » pour être réparés dans un pays étranger, que le conteneur HDMU 548.025/0 se trouvait à Aarhus au Danemark depuis le 27 octobre 2010 après un voyage depuis Hong Kong et que le conteneur HDMU 548.544/1 était attendu à Vladivostok le 10 décembre 2010 ; qu'elle a fait valoir que la société Hyundai Merchant Marine n'a pas contesté que les deux conteneurs en question ont été effectivement réparés et que s'ils l'ont été, ce sont bien des frais de réparation dont la société GMP peut être débitrice au titre de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle ; qu'elle ajoutait que la société Hyundai Merchant Marine devait verser au débat la facture de ces « frais de réparation », son préjudice étant constitué par la somme payée pour remédier aux désordres ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans rechercher, comme elle y était invitée, quel était le quantum du préjudice effectivement subi par la société Hyundai Merchant Marine du fait des dommages subis par les conteneurs, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1149 du code civil ensemble au principe de la réparation intégrale ;

3°/ ALORS, enfin, QUE les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice subi, sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que saisie par la société Hyundai Merchant Marine d'une action en responsabilité à l'encontre de la société GMP, entrepreneur de manutention, la cour d'appel devait nécessairement évaluer le préjudice subi par le créancier d'indemnité, dans le respect du principe de la réparation intégrale ; que, dans ses écritures d'appel, la société GMP a exposé qu'il ressort d'un rapport établi par le cabinet Oniris que les deux conteneurs devaient être chargés le 31 août suivant à bord du navire « Mol Progress » pour être réparés dans un pays étranger, que le conteneur HDMU 548.025/0 se trouvait Aarhus au Danemark depuis le 27 octobre 2010 après un voyage depuis Hong Kong et que le conteneur HDMU 548.544/1 était attendu à Vladivostok le 10 décembre 2010 ; qu'elle a fait valoir que la société Hyundai Merchant Marine n'a pas contesté que les deux conteneurs en question ont été effectivement réparés et que s'ils l'ont été, ce sont bien des frais de réparation dont la société GMP peut être débitrice au titre de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle ; qu'elle ajoutait que la société Hyundai Merchant Marine devait verser au débat la facture de ces « frais de réparation », son préjudice étant constitué par la somme payée pour remédier aux désordres ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans rechercher, comme elle y était invitée, si les éléments rapportés par la société GMP n'étaient pas de nature à établir que la société Hyundai Merchant Marine avait fait procéder à la réparation des conteneurs, de sorte qu'elle ne pouvait, en application du principe de la réparation intégrale, que réclamer le remboursement des seuls frais de réparation qu'elle avait exposés, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1149 du code civil ensemble le principe de la réparation intégrale.

### TROISIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

LE MOYEN reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR, en confirmant le jugement, condamné la société GMP à payer à la société Hyundai Merchant Marine les sommes en principal de 4.200,38 euros et de 13.054,19 euros, la somme de 667,80 euros au titre des frais annexes, lesdites sommes étant assorties des intérêts au taux légal à compter de l'assignation et de la capitalisation des intérêts dans les conditions de l'article 1154 du code civil ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « se réclamant des articles 28 et 54 de la loi du 18 juin 1966 instituant une limitation de la responsabilité du transporteur pour les pertes et dommages subis par les marchandises, la société Générale de Manutention Portuaire conclut à l'application de cette limitation aux dommages subis par les containers litigieux : toutefois, la loi dont s'agit, dérogoire au droit commun de la responsabilité, étant d'application stricte, ne saurait être étendue aux engins et matériels servant au transport des marchandises, tels les containers, exclus de son champ d'application par définition, en ce qu'ils ne constituent pas des "marchandises" au sens de la loi précitée » ;

ET AUX MOTIFS ADOPTES QUE « hors de tout commentaire, l'article 28 de la loi du 23 décembre 1986 précise que ; « la responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises » ; la cour de cassation précisant que : « la limitation de responsabilité ne vise que les pertes et avaries subies par les marchandises et non les dommages d'une autre nature qu'il convient de réparer intégralement » ; que le Tribunal jugera recevables et partiellement fondées les demandes de HYUNDAI et condamnera GMP à lui payer : les sommes en principal de 4.200,38 euros et 13.054,19 euros, la somme de 667,80 euros au titre des frais annexes, augmentées des intérêts de droit à compter de l'assignation et capitalisation des intérêts conformément aux dispositions de l'article 1154 du code civil » ;

ALORS QU'aux termes de l'article 54 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 (devenu l'article L. 5422-23 du code des transports), la responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à l'article 28 [article L. 5422-13 du code des transports] et par le décret prévu à l'article 43 [article L. 5421-9 du code des transports], à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée ; que cette limitation de responsabilité est applicable à toutes pertes et dommages lorsqu'ils sont imputables à l'entrepreneur de manutention ; qu'en retenant cependant, pour écarter cette limitation légale de responsabilité, que la loi du 18 juin 1966 dont s'agit, dérogoire au droit commun de la responsabilité, étant d'application stricte, ne saurait être étendue aux engins et matériels servant au transport des marchandises, tels les containers, exclus de son champ

d'application par définition, en ce qu'ils ne constituent pas des "marchandises" au sens de la loi précitée, la cour d'appel a violé la disposition susvisée par fausse interprétation.